

**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**



UN SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA COORDINADO

Autora: Karen Alejandra Barreto Agudelo

**Ensayo crítico como requisito para optar al título de la Especialización en
Administración Aeronáutica**

Director: Docente Patricia Carreño Moreno

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
BOGOTÁ
2013**

UN SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA COORDINADO

KAREN ALEJANDRA BARRETO AGUDELO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONAÚTICA

BOGOTÁ D.C.

2013

UN SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA COORDINADO

KAREN ALEJANDRA BARRETO AGUDELO

ENSAYO CRITICO COMO REQUISITO PARA OPTAR EL TITULO DE LA
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONAÚTICA

Dra. PATRICIA CARREÑO MORENO

ADMINISTRACIÓN AERONAUTICA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONAÚTICA

BOGOTÁ D.C.

2013

UN SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA COORDINADO

“Cuando creíamos que teníamos todas las respuestas, de pronto cambiaron todas las preguntas.”

Mario Benedetti (1920-2009)

INTRODUCCIÓN

La actividad de la aviación civil tiene riesgos inmersos que conciben su ejecución bajo control, monitoreo y vigilancia permanentes por parte de los operadores y las respectivas Autoridades Aeronáuticas de cada Estado.

Como es bien sabido, uno de los principales riesgos examinado y batallado a nivel mundial se encuentra representado por la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que al verse materializados en mayor o menor proporción, afectan no solo vidas humanas y patrimonios corporativos sino la confianza de los usuarios tanto en el servicio como en el sistema de seguridad de los Estados. Por tal motivo, las insuficiencias de todas las instituciones, gremios, usuarios y autoridades, deben ser identificadas y abordadas proactiva y predictivamente para construir conceptos y estrategias tempranas de coordinación y gestión efectiva, eficiente y eficaz. Lo que no nos podemos permitir de ninguna manera es ser solamente reactivos.

En el caso Colombiano, dichas estrategias obedecen en gran medida al contexto socio-político interno que posee características especiales tales como el conflicto armado, la

desigualdad social, la corrupción y el narcotráfico, sin que tengan menor trascendencia aquellos que se hayan dejado de mencionar. Por eso puede decirse que se requieren esfuerzos adicionales por parte del estado y los explotadores de aeronaves para oponerse a los actos en contra de la seguridad de la aviación y por ende deben reforzar y crear constantemente barreras efectivas con base en el panorama de riesgos que se recomienda por cada base de operación pues es claro que la realidad nacional puede variar tanto como se quiera de una ciudad a otra generando la necesidad de diseñar sistemas de gestión propios y no generalizados.

Los sistemas de gestión deben provenir entonces del análisis de los peligros y su posible materialización tomando como principio su ponderación en términos de severidad y probabilidad. Dicha teoría apoya la justificación de forma amplia para solicitud de inversión en medios tecnológicos, actualizaciones permanentes del entrenamiento y la importancia de la documentación e implementación de procedimientos corporativos que constituyan las primeras barreras a desarrollar por parte de los operadores comerciales con el objetivo de garantizar el desarrollo seguro de la aviación civil comercial.

Por supuesto la evaluación debe tomar en consideración los intereses particulares y aspectos propios de la cotidianidad de las organizaciones y como resultado, se puede evidenciar en algunas situaciones, la discrepancia con los requerimientos de la autoridad aeronáutica, sin embargo; los aportes que en materia de seguridad de la aviación civil se implementan a nivel de industria y desde el interior de las compañías aéreas, son aterrizados y dan frutos positivos en la medida en que son enfocados a proteger y defender

los haberes de los explotadores, los derechos de los usuarios del servicio y la adherencia a las normas nacionales en materia de aviación civil.

Por otro lado y como parte fundamental del acontecer internacional y constitución del primer y más importante paso para Colombia en lo referente a la regulación de la aviación civil, el Estado ratificó su adhesión al Convenio de Chicago mediante la expedición de la Ley 12 del 23 de Octubre de 1947 y por tal razón acepta la implementación de las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional contenidas en los Anexos al Convenio y dentro de los cuales destaco los números diecisiete (2011) y nueve (2011) por ser los que rigen tanto la Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita como la Facilitación respectivamente.

Tales recomendaciones se relacionan con algunas medidas preventivas de seguridad que deben ser ejecutadas por los Estados contratantes entre las cuales encontramos las verificaciones de seguridad de las aeronaves, las inspecciones de los pasajeros y a su equipaje de mano, la vigilancia del equipaje de bodega y de manera paralela, de la carga, el correo y demás artículos administrados bajo dichos procesos. Paralelamente y de acuerdo con las recomendaciones de la OACI (2006) en los temas de facilitación para la entrada y salida de personas junto con su equipaje, los Estados deberían tomarse alrededor de 60 minutos en completar los procesos de: “presentación en el mostrador de la línea aérea, medidas de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes, y medidas de control fronterizo de salida, p.ej., controles de pasaportes, de sanidad o de aduanas” (p.24).

En complemento de lo antes mencionado, no cabe duda que la facilitación y la seguridad deben actuar como herramientas con aportes complementarios y por tanto no se puede desconocer la importancia del cumplimiento y seguimiento de las recomendaciones citadas, pero también; es absolutamente perentorio tomar en consideración a las organizaciones locales, su infraestructura, el tipo de operación, el número de operaciones y el target del servicio a fin de evitar que la normatividad sea de difícil práctica y ejecución quedándose solamente en el papel de las reglas nacionales. Es claro que el rol del explotador constituye pieza fundamental del sistema de seguridad regional y nacional y por tanto sus acciones, omisiones o estrategias redundan en una prestación ágil y eficiente del servicio y el cumplimiento total o parcial de los lineamientos y requerimientos de la autoridad colombiana.

Si bien el propósito general del presente ensayo es evaluar el nivel de cumplimiento de un explotador aéreo comercial en lo referente a las medidas de seguridad definidas por la Autoridad Aeronáutica Colombiana para efectos de asegurar la revisión y protección de los pasajeros, la carga, el equipaje y la aeronave en sí, es menester evaluar las estrategias y operación por periodos de tiempo en pro de la protección de las aeronaves de una compañía de aviación comercial y su comparación con lo reglamentado, verificar la inspección de la carga y el equipaje facturado tanto en vuelos nacionales como internacionales y su congruencia con la normatividad, identificar las fortalezas que como compañía pueden facilitar el cumplimiento de las normas de la Aerocivil en términos de procedimientos de seguridad en los procesos de carga y establecer los aspectos que como

conjunto deben ser tomados en consideración antes de ordenar el cumplimiento irrestricto de las normas internacionales aplicadas al contexto local.

Es así como los aspectos mencionados nos llevan a inquirir sobre el rol de los operadores aéreos comerciales en la implementación y la efectividad de las estrategias de mitigación del riesgo para la seguridad de la aviación civil, incorporadas al Derecho Nacional por los entes de control y vigilancia y que son basadas en talentes internacionales y contextos generales.

El propósito es demostrar que la participación del explotador de aeronaves en la regulación del sistema de seguridad de la aviación civil, determina la efectividad de las estrategias de mitigación de riesgos por actos de interferencia ilícita definidas por la Autoridad Aeronáutica Colombiana.

Para desarrollar el tema, se ampliarán los siguientes aspectos separados por capítulos así: en el primero se hará una exposición sobre los antecedentes mundiales y su contribución con las estrategias para el futuro. En el segundo capítulo encontrará el recuento de algunos de los más interesantes y recientes esfuerzos internacionales por consensuar medidas, compartir experiencias y emitir recomendaciones a los Estados signatarios en materia de seguridad de la aviación civil. Posteriormente en el tercer capítulo se dará a conocer desde una perspectiva local, la situación del Estado Colombiano en materia de seguridad y el análisis de sus efectos en la sociedad. Considerando así el asunto, se finaliza con el estudio basado en muestras sobre la aplicación real del marco normativo en lo referente a la inspección de aeronaves, pasajeros, carga y equipaje.

UN SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA COORDINADO

CAPITULO 1.

ANTECEDENTES MUNDIALES DETERMINAN ESTRATEGIAS DEL FUTURO

Tanto la historia como el análisis de riesgos, forman parte del diseño de las estrategias de seguridad de las empresas aéreas comerciales. La experiencia y desarrollo de los actos en contra del sistema compromete a las organizaciones a cerrar las brechas existentes e identificadas durante los procesos de investigación que se adelanten. Por tanto se considera imperante revisar los antecedentes que materializan los temores de la industria de la aviación civil, marcados todos por su antecesor ocurrido el 11 de Septiembre de 2001 y conocido como el 11/S, en donde las armas de destrucción masiva dejaron de ser imaginadas solamente como armas nucleares provenientes de películas de ficción y pasaron a ser parte de la cotidianidad de las naciones a través de las aeronaves de uso civil comercial.

Unos años después de los eventos desafortunados y profundamente lamentables ocurridos en la fecha antes mencionada, el mundo ha sido víctima de varios eventos en los cuales se ha visto vulnerada la Seguridad de la Aviación Civil. La publicación MRTD REPORT, volumen 7, No. 1 – Spring (2012) resalta en su reportaje “A comprehensive approach to aviation security incidents” los siguientes:

22 de diciembre de 2001, American Airlines, Paris – Miami. Un pasajero escondió explosivos en sus zapatos pero no le fue posible hacerlos explotar a bordo por cuanto no encontró con qué encender la mecha activante. Como resultado de este evento se implementó el retiro de zapatos para escaneo en rayos X como parte de las revisiones de seguridad para los pasajeros dentro de Estados Unidos.

7 de mayo de 2002, China Northern Airlines, Beijing – Dalian. Un pasajero provocó que la aeronave se estrellara debido a que encendió gasolina a bordo de la cabina de pasajeros. No se conocen medidas posteriores al respecto.

28 de noviembre de 2002, Arkia Israel Airlines, Mombasa – Tel Aviv. Dos misiles tierra aire fueron lanzados a una aeronave justo después del despegue. Sin embargo explotaron antes de impactar los motores. Como consecuencia se propuso implementar radares a bordo para detectar misiles buscadores de calor, lo cual resulta bastante costoso de implementar en la aviación comercial.

29 de mayo de 2003, Qantas, Melbourne – Launceston. Un pasajero apuñaló a dos tripulantes con una estaca de madera para ingresar a la cabina de mando y producir el impacto de la aeronave contra las paredes del Parque Nacional de Jerusalén en Tasmania motivado por creencias personales. En este caso las máquinas detectoras de metales no son aplicables para filtrar dichos elementos.

24 de agosto de 2004, Moscow Domodedovo Airport, Rusia. Dos aeronaves fueron tomadas por terroristas chechenos y fueron estrelladas la una contra la otra posterior a su despegue del aeropuerto mencionado. Tampoco se conocen reacciones de la industria con respecto a éste acto.

29 de septiembre de 2004, Kato Airlines, Narvik – Bodo. Un pasajero atacó con un hacha al Capitán y al Primer Oficial. Por tanto las autoridades Noruegas a partir del día siguiente implementaron la revisión de los pasajeros de vuelos domésticos mediante escáner.

10 de agosto de 2006, UK. Fueron abordados líquidos explosivos por lo menos en 10 aeronaves que se desplazaban desde UK hacia E.U y Canadá con la intención de hacerlos explotar durante el vuelo. El intento fue frustrado por los servicios de seguridad y como resultado se establecieron restricciones inmediatas para el transporte de líquidos, geles y aerosoles en el equipaje de mano. Sin embargo su utilización como medio de amenaza no era nueva pues en 1978, el vuelo 858 de Korean Airlines fue destruido mediante líquidos explosivos. De la misma manera el complot Bojinka 1994 tuvo como agente distractor la nitro-glicerina como principal componente de la bomba y en 1933 se confirmó el uso del mismo agente explosivo líquido en el primer sabotaje aéreo confirmado a un vuelo de United Airlines.

3 de octubre de 2006, Turkish Airlines, Tirana - Istanbul. Aeronave secuestrada por motivos religiosos y culturales, no se utilizaron armas ni explosivos. No hubo daños ni víctimas fatales.

30 de junio de 2007, Glasgow Airport, Scotland. Un vehículo cargado con propano fue impactado contra la entrada del Aeropuerto Internacional de Glasgow produciendo una gran explosión. Lo que detuvo el ingreso del vehículo al terminal fue la disposición de bolardos de seguridad en la entrada. De ahí se comprende que, posterior al evento, se habló de instalar dichos elementos o barreras en las afueras de los aeropuertos.

7 de marzo de 2008, China Southern Airlines, Urumqi – Beijing. Una persona intentó generar un incendio a bordo a través de latas de gaseosa llenas con gasolina. La Tripulación de Cabina detectó el olor y controló la situación evitando la conclusión del hecho.

25 de diciembre de 2009, Northwest Airlines, Amsterdam – Detroit. Una persona llevaba ocultos en su ropa interior explosivos plásticos e intentó detonarlos, sin embargo no hubo fuego y las cosas no salieron como el terrorista lo planeó. Desde ese momento se implementaron scanner de cuerpo en la gran mayoría de aeropuertos en Estados Unidos y parte de Europa por cuanto se puede detectar elementos ocultos en la ropa pero no pueden ver a través del mismo.

29 de octubre de 2010, UK y UAE. Se descubrieron algunos artefactos explosivos en dos paquetes provenientes de Yemen y con destino EU gracias a las labores de inteligencia desarrolladas por Arabia Saudita. Las bombas fueron descubiertas durante los tránsitos efectuados en UK y Dubai. Como resultado de lo anterior se consideró la necesidad de

implementar revisiones de rayos X en la carga teniendo en cuenta las limitaciones de densidad y volumen que puede tener en varios casos.

24 de enero de 2011, Moscow Domodedovo Airport, Russia. Un pasajero pasó un dispositivo explosivo oculto bajo su chaqueta burlando los sistemas de seguridad del aeropuerto y trayendo como consecuencia la muerte de 37 personas y heridas a otros cientos.

Los eventos antes mencionados dan cuenta de las acciones tomadas por las aerolíneas y los estados en general dentro de lo cual se destaca la actuación de los Estados Unidos en lo relacionado con la implementación de herramientas tecnológicas. Sin embargo sería útil para la industria Colombiana en general identificar nuevas necesidades y herramientas de instrucción y entrenamiento al personal aeronáutico quien finalmente resulta enfrentando dichas situaciones en su mayoría abordando de la aeronave en donde no se cuenta con personal de Seguridad Física durante el vuelo.

Desde las funciones del personal que recibe a los pasajeros en el counter de chequeo se podría contribuir a reducir la probabilidad de ataques a la Seguridad de la Aviación mediante la actualización constante de los entrenamientos enfocados a experiencias cercanas reales y a un sub-tema que puede percibirse como de menor importancia y es conocido como el análisis de perfiles. Estas herramientas pueden ser las más eficaces ya que son las empresas aéreas quienes desde el inicio del proceso del terrorista disfrazado de pasajero pueden observar, analizar y advertir situaciones anormales que podrían

constituirse en un riesgo potencial.

Sin embargo, muchas veces las buenas intenciones de las organizaciones pueden verse amenazadas por el alto nivel de operaciones, la baja dotación de personal y las contingencias normales de la actividad que sumados a la falta de observación de los pequeños detalles, la des-coordinación entre los diferentes filtros de seguridad corporativos y aeroportuarios y la misma infraestructura y diseño, se convierten en las principales amenazas a lidiar tanto para los operadores de aviación comercial como para las autoridades aplicables. Tras esta situación, encontramos una debilidad adicional en la interiorización de los conceptos, en la reflexión sobre las consecuencias que un acto como estos podría acarrear y la experiencia en campo del personal que recibe pasajeros diariamente. Así las cosas, los procesos de selección de personal deben considerar dichas habilidades o capacidades para todo aquel que tenga intenciones de desempeñarse como Agente de Servicio o de Seguridad. Igualmente las experiencias, el exceso de confianza y la misma cultura pueden generar en los colaboradores la omisión en el cumplimiento de los procedimientos de seguridad que solo se reactivan cuando se les comunica que se intentó o se consumó su vulneración.

De ahí que sea factible percibir algunas diferencias en la minuciosidad y profundidad de los chequeos de una aerolínea a otra, en los tiempos de duración de las inspecciones, distinciones entre un vuelo nacional y uno internacional e incluso lo que puede ocurrir en una ciudad principal y una secundaria en cuyo caso las cosas se aprecian más relajadas.

El propósito de señalar los acontecimientos en materia de Seguridad de la Aviación Civil que ya tuvieron consecuencias sobre la actividad aérea no puede ser otro que tomarlos como

referente y aterrizarlos al contexto colombiano que por sus características especiales lo hace vulnerable a vivir en carne propia cualquiera de dichos eventos así hayan ocurrido al otro lado del mundo.

CAPÍTULO 2.

APORTES DE ORDEN INTERNACIONAL A LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

De acuerdo con la Revista No. 1 de la OACI (2012), página 21; durante el mes de Enero de 2012 se llevó a cabo una Conferencia sobre la Seguridad de la Aviación Civil y la necesidad del trabajo colaborativo a fin de desarrollar tácticas aterrizadas que permitieran mejorar la seguridad de los usuarios del servicio del transporte aéreo en el mundo y por supuesto de la carga.

Es así como catorce estados del Asia Pacífico reunidos en Kuala Lumpur convinieron adoptar de manera colectiva las medidas planteadas y agrupadas paralelamente en: reforzar los sistemas nacionales de seguridad, la colaboración entre entidades de vigilancia y la coordinación entre los controles estatales que intervienen en la legalización y vigilancia de la carga sin dejar de lado la Facilitación. (OACI, 2012, p.21).

Con ello se pretende que las tácticas a desarrollar sean eficientes y no desmejoren el nivel de agilidad y calidad en el servicio de los pasajeros y la carga.

Acudimos entonces al Informe Anual 2007 del Consejo de la OACI (2007) para dar un ejemplo sobre los eventos y analizar su impacto en la sociedad. Durante el año 2007 se registraron 22 actos de interferencia ilícita de los cuales cuatro fueron apoderamientos ilícitos, dos intentos de apoderamientos ilícitos, dos ataques a las instalaciones, tres intentos de ataque a las instalaciones y otros casos 11 distribuidos entre los años 1987 y 2007 de la siguiente manera:

Tabla 1

Eventos relacionados con la Seguridad de la Aviación Civil en el mundo (1987–2007).

Año	Número de actos de interferencia ilícita	Número de actos de apoderamiento ilícito		Número de ataques a instalaciones		Número de actos de sabotaje	Otros actos ¹	Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita	
		Apodera- mientos	Intentos de apoderamiento	Ataques	Intentos de ataque			Lesionados	Muertos
1987	15	4	6	2	0	3	—	121	166
1988	12	7	3	0	0	2	—	21	300
1989	14	8	4	0	0	2	—	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18

1. Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.

2. Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyeron el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.

3. Incluye tentativa de sabotaje.

Fuente: El mundo del Transporte Aéreo en 2007 por OACI (2007). Informe Anual del Concejo, p. 94.

En la Tabla precedente no sobresale un patrón de disminución de actos de interferencia ilícita a lo largo de los años, en su lugar se observa que cada vez que se presenta un número considerable de eventos como en el año 1994, estos pueden llegar a cifras similares incluso al año siguiente. Como ya se mencionó, los eventos del 11/S marcaron un hito de re-estructuración de los sistemas de seguridad de la aviación civil en el mundo, pero aun así, en el año 2002 se duplicaron los actos de interferencia ilícita, los intentos de apoderamiento y los ataques a las instalaciones de aviación. Sorprende esta información pues la tendencia es creer que los mecanismos de defensa que se generaron reactivamente del evento mencionado debieron haber fortalecido los sistemas de seguridad del mundo entero pero aun así y según lo muestran los datos oficiales, se infiere que para cada estrategia o barrera nueva implementada se desarrollará con toda seguridad una forma de derrumbarla.

Del mismo modo salta a la vista que la consolidación de los objetivos terroristas en un solo vuelo, genera una gran afectación de vidas humanas que sin contar las 3525 víctimas fatales ocasionadas por el grupo extremista de Al Qaeda, representó en los años 1988 y 1989, 300 y 278 muertes respectivamente por causa de actos de interferencia ilícita.

Como se dijo antes, durante los años 2002 y 2003 se presentaron la mayor cantidad de ataques a instalaciones de aviación civil superando en su totalidad los eventos desde los años 1987 a 2001. Esto lleva a considerar que el atentado perpetrado el 11/S, no detuvo a los enemigos de la paz y por el contrario, continuaron sus esfuerzos por efectuar trasgresiones contra las instalaciones de aviación civil. Como efecto colateral se presentan las exigencias realizadas por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos en lo referente a que las

puertas de la cabina de mando de todas las aeronaves que quisieran ingresar a dicho territorio tendrían que ser blindadas. Añádase a esto las millonarias pérdidas económicas para las Aerolíneas Norteamericanas por la reducción en conexiones desde Europa y la crisis económica de la cual se estaban empezando a recuperar, las inspecciones exhaustivas a todos los pasajeros llegando a infringir el derecho a la intimidad, el miedo y la prevención de los viajeros con respecto a otros con rasgos físicos medio-orientales y en general la marca emocional y psicológica que dejó a los ciudadanos estadounidenses y de varias partes del mundo el haber vivido en carne propia las consecuencias de los riesgos que tiene inmersos esta rama del transporte.

Continuando con los aportes y unificación de esfuerzos a nivel mundial, se añade a estola labor de la Conferencia de Alto Nivel sobre la Seguridad de la Aviación celebrada en Montreal en el mes de Septiembre del año anterior, en donde se reafirmó la importancia de mantener los niveles de seguridad y protección requeridos por la Aviación Civil con miras a mantener el beneplácito de los pueblos hacia dicho medio de transporte, evitar daños a personas, equipos e infraestructura y de la misma manera reiterar la preeminencia de la cooperación entre los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y todas las partes interesadas tomando en consideración el equilibrio que debe existir entre la seguridad de la aviación, la facilitación, la eficiencia y la eficacia de las operaciones aéreas y cuyo fin, entre otros; propende por la creación de capacidad adicional con los compromisos de cada una de las partes que ello pudiera implicar.

Es así como la cooperación a nivel internacional se debe trasladar y manejar al interior de Estados como el colombiano, involucrando en el desarrollo de estrategias oficiales y reguladas a todas los segmentos de la industria de la Aviación Civil interesados, pues los esfuerzos colectivos superan los individuales como organización. Siempre es constructivo pensar que lo que le ocurre a la competencia no solo la afecta a ella sino a todos y más aún cuando no hay preparación ni procedimientos con base en el análisis de las experiencias y la actualización permanente.

Se considera ahora la invitación realizada a los Estados para que analicen los peligros para la seguridad de la aviación civil basados en la Teoría del Riesgo y la evaluación por cada una de sus consecuencias. Al mismo tiempo recomendó a la OACI diseñar medidas especiales y nuevas barreras a nivel de carga y correo sin obviar el concepto nuevamente de facilitación e involucrando por supuesto a las empresas de Courier, la Unión Postal y la Organización Mundial de Aduanas.

Obedeciendo y aplicando lo anterior, de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos en su parte 17 relativa a la Seguridad de la Aviación Civil, los explotadores de aeronaves tienen responsabilidad total sobre: “La seguridad de sus pasajeros, tripulación, empleados, contratistas, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, aprovisionamiento a bordo; y la seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación” (RAC, 2012, p.24).

Sin embargo la responsabilidad siempre tendrá participación de otras ramas de la industria que indirectamente contribuyen al cumplimiento de los deberes de los explotadores; por ejemplo, los aeropuertos internacionales como El Dorado de Bogotá, tienen sistemas de seguridad y personal capacitado que presta servicios de requisa e inspección en los filtros de ingreso a los muelles. Igualmente el aeropuerto ha desarrollado convenios y trabajo colaborativo con entidades como la Policía Nacional y el Ejército quienes ejercen labores de análisis de perfiles, antecedentes, monitoreo de comunidades aledañas e investigación de situaciones que se dan dentro del aeropuerto y que por su delicadeza se mantienen bajo reserva. Cosa contraria ocurre en los aeropuertos regionales en los cuales los recursos tecnológicos son escasos y por ende los esfuerzos, inversiones y logística de los operadores que deseen visitar dichos destinos tendrán que ser mayores.

Paralelamente, la Conferencia recomendó a los Estados signatarios de la OACI adoptar medidas unificadas relacionadas con la inspección de personal no viajero e intercambiar resultados de la auditoría USAP (Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación) de manera adecuada y controlada con los demás Estados a fin de focalizar esfuerzos y aprender de las experiencias de la industria. Incluso exhortó a los Estados a efectuar convenios o arreglos a fin de fusionar los controles de seguridad bajo las mismas premisas y estrategias estableciendo procesos de validación y revisión continuos e intercambios de información productivos y eficientes.

Esta clase de encuentros internacionales promovidos por la OACI, generan un sentido de solidaridad y unificación de objetivos en la comunidad de aviación civil y por

ende los aportes, ideas, experiencias y demás situaciones que de allí se desprendan son las que debemos analizar y adoptar según la realidad de cada uno de los Estados signatarios. Es por esto que nuestra reglamentación debe ajustarse a dicha realidad sin perder de vista el contexto propio de Colombia en cuando a la Seguridad de la Aviación Civil. El próximo capítulo dará cuenta precisamente de las ocurrencias o eventos que hacen que en nuestro territorio y en la industria de la aviación nacional sea necesario adoptar labores continuas de prevención.

CAPÍTULO 3.

COLOMBIA EN EL CONTEXTO MUNDIAL

Entre otros estudios socioculturales, el DANE (2012) efectuó durante el 2012 una encuesta relacionada con la percepción de inseguridad en residentes de 25 ciudades del territorio colombiano arrojando los siguientes resultados:

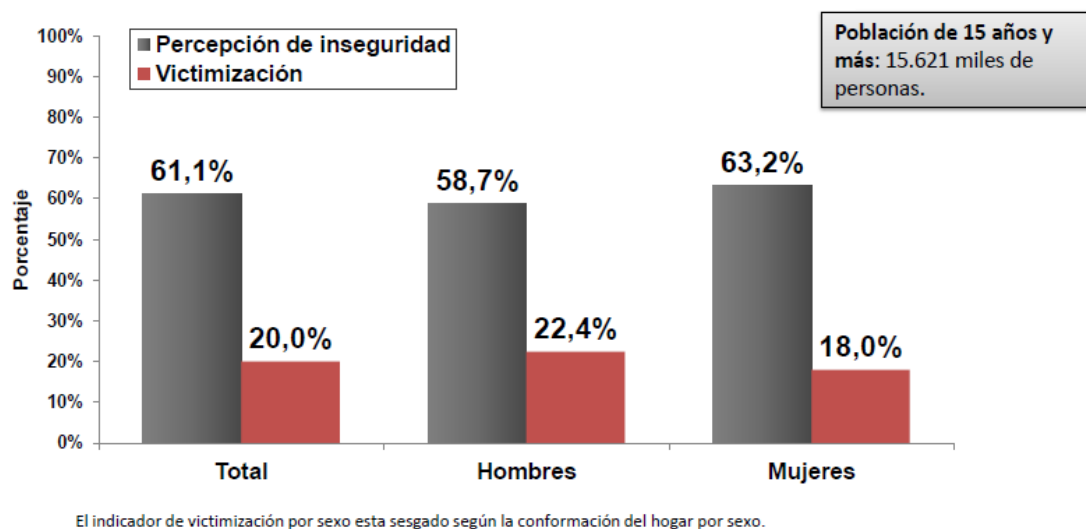


Figura 1. Tasa de percepción de inseguridad en la Ciudad y tasa de victimización por sexo, población de 15 años y más. Tomado de la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana DANE (2012) p. 34.

De la figura anterior se destacan las mujeres como quienes se sienten más inseguras en el medio socio-cultural en el cual se desenvuelven a pesar que los hombres han sido más propensos a sufrir los efectos de la inseguridad con un 22,4% de victimización. En términos generales, la mayoría de la población representada con un 61,1% se siente insegura en su ciudad por lo cual se podría deducir que lo que han tenido que soportar, observar, vivir y sufrir en su entorno, es superior a los momentos de tranquilidad y confianza experimentados.

También cabe involucrar en dicho estudio el lugar en cual la población objetivo se siente más o menos segura ya que es bien sabido que uno de ellos es precisamente el objeto de nuestro estudio específicamente en el transporte público aéreo.

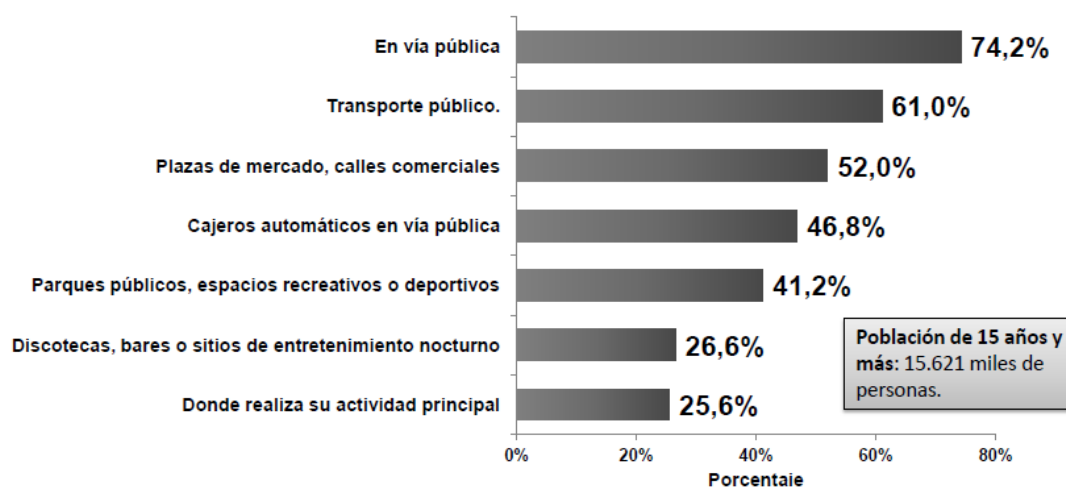


Figura 2. Tasa de percepción de inseguridad por lugar, población de 15 años y más.

Tomado de: Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana DANE (2012) p. 35.

Es adecuado para el caso develar la figura anterior en el sentido de que el transporte público es uno de los lugares en los cuales las personas se sienten mas inseguras dentro de sus ciudades. Si bien este análisis no especifica haber tomado en consideración el transporte aéreo es interesante estar al tantode dicho porcentaje así como del lugar mas “seguro” para los ciudadanos el cual es el lugar en el cual realiza su actividad principal, es decir en el cual trabaja bien sea como empleado formal, jefe de hogar o independiente.

Para el campo de interés y a fin de recoger antecedentes de la industria aeronáutica colombiana, se llevó a cabo la consulta ante la Autoridad Aeronáutica Colombiana y resultó bastante desalentador el resultado. Los datos son considerados reserva del sumario incluso para los operadores de aviacion comercial que no sean representantes de las aerolineas ante los Comités de Seguridad Aeroportuarios. Aconteciólomismopreguntando directamente a OPAIN

pues si bien no mencionaron el tema de la confidencialidad, resultó mucho mas impactante la respuesta ya que afirmaron verbalmente no tener actas ni registros de asistencia de los Comités de Seguridad Aeroportuarios de El Dorado.

Esta situación se estima completamente opuesta a las recomendaciones de la OACI y todo lo expuesto en este ensayo pues las situaciones que ocurren en el Aeropuerto El Dorado, para no ir tan lejos, no pueden ser solamente del conocimiento de la aerolínea afectada o involucrada y de la Autoridad Colombiana. No es posible que los demás operadores solamente se enteren de los incidentes y trasgreciones del sistema de seguridad física y aeroportuaria por comentarios de pasillo y no mediante un comunicado oficial que haga partícipes a los demás entes de la industria de los hechos, las barreras inexistentes o insuficientes y de las recomendaciones para prevenir su recurrencia. A esta situación se suma que El Dorado ha experimentado varios cambios de Director de Seguridad de Aviación civil y según las mismas observaciones del personal de OPAIN, han producido el estancamiento de las iniciativas y procesos de comunicación con las demás aerolíneas en la cuestión de estudio.

En consecuencia, los datos mas cercanos a la realidad colombiana fueron tomados de las herramientas pedagógicas empleadas por el Docente de Seguridad de la Aviación Civil de la Especialización en Administración Aeronáutica de la Universidad Militar Nueva Granada (2012). A continuación un resumen de los incidentes entre 1994 y 2004:



Figura 3. Presentación académica sobre Seguridad Aeroportuaria. Suarez, C. (2012). Diap.

17.

Con ello se llega a apreciar que hemos tenido por lo menos hasta hace 8 años, 23 amenazas de bomba y 16 instalaciones de artefactos explosivos. Sin embargo la figura no da cuenta de los efectos que dichos eventos pudieron tener sobre las aerolíneas comerciales y por consiguiente surge la siguiente inquietud:

¿En el contexto colombiano cual fue el impacto de los actos referenciados en la figura 3 con relación a los sistemas de seguridad de las aerolíneas y los aeropuertos involucrados?

Pues bien, para responder a la pregunta anterior, expertos como el Doctor Suarez, quien es autoridad en la materia concluye que: “Este análisis se realiza primero en los comités de aeropuerto en donde ocurrieron los hechos, después en la Dirección de Seguridad y posteriormente en la Comisión Intersectorial. A partir de los resultados, la Comisión fija políticas para superar las vulnerabilidades que pudieron dar origen al acto de interferencia ilícita.”

Para profundizar un poco más en el tema de las acciones o respuesta de las aerolíneas ante dichas ocurrencias, fue consultado un ex–funcionario de la desaparecida aerolínea Aires teniendo en cuenta que fueron víctimas del secuestro de una aeronave en 2002. Esto llevó a la documentación e implementación de un procedimiento especial a nivel de compañía para la protección de las aeronaves y la identificación de los pasajeros. Al llegar a este punto, se demuestra que las reacciones son reales y sencillas luego de que algo ocurre, de igual forma su grado de reserva podría considerar antes la participación de otros entes de la industria que pudieran verse beneficiados de las experiencias de las víctimas.

No se concibe el secreto ni la confidencialidad en hechos como estos pues para el caso Colombiano y específicamente para las aerolíneas que operan en el Aeropuerto El Dorado no hay trabajo colaborativo, ni comunicación efectiva, tampoco se publican lecciones aprendidas por lo menos a los Gerentes de Seguridad de cada una de ellas. Lo anterior sumado a las respuestas obtenidas por la Aerocivil y OPAIN permite deducir una falla en los procesos de escalonamiento y transferencia de datos útiles para la industria. En esto nos lleva una desventaja abismal como Estado y como región sobre los esfuerzos adelantados por países asiáticos y europeos quienes ven en el trabajo colectivo, la unificación de estrategias y fuerzas, de sistemas de identificación y métodos de instrucción al personal, la mejor estrategia posible para luchar contra los hechos de terrorismo contra la aviación civil en el mundo.

Desde otro punto de vista y trayendo a colación la publicación bitácora de vuelo No. 95 de ATAC (2012), el crecimiento en el flujo de pasajeros transportados por vía aérea en

Colombia con relación a Latinoamérica y el mundo en general es realmente competitivo tal como se muestra en la siguiente gráfica:

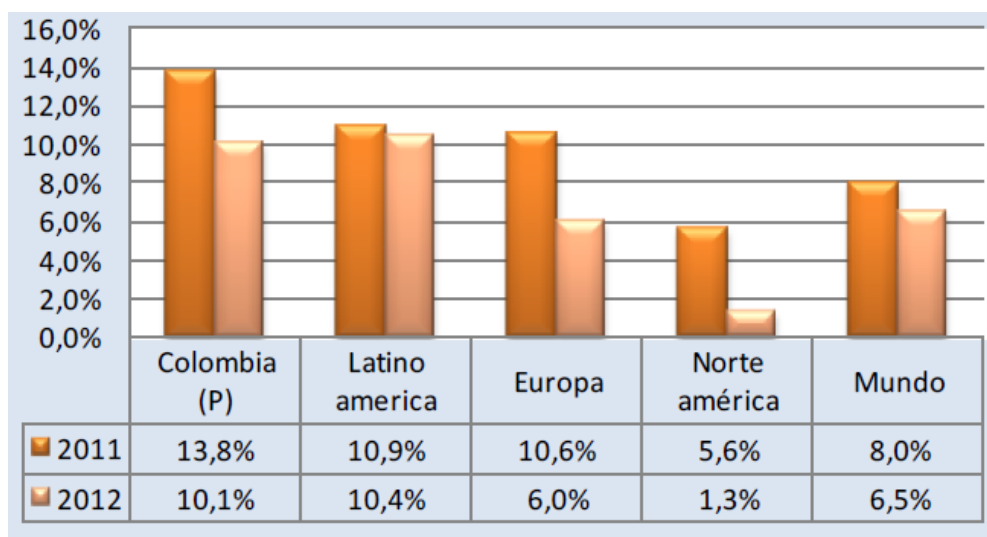


Figura 4: Crecimiento del flujo de pasajeros kilómetro internacionales, Enero - Agosto 2011 vs 2012. Tomado de: Colombia en el contexto mundial. Bitácora de Vuelo No. 100. ATAC (2012).

Es así como esta figura nos ubica en el contexto global y permite identificar la necesidad de alinearnos y actualizarnos constantemente, reforzar los factores que componen nuestra operación y desarrollar los oficios locales al mismo ritmo que lo hace el sector internacional a fin de ser cada vez más competitivos en la región.

Se destaca la Seguridad de la Aviación Civil como uno de los aspectos más importantes a afinar constantemente y del que se deriva la participación de todos los usuarios del sistema aeroportuario y aeronáutico. Como lo mencionaba en los antecedentes, los terroristas extremistas que ejecutaron los eventos ocurridos en Estados Unidos el 11 de Septiembre de 2001, tomaron

por su cuenta el sistema de seguridad de la aviación civil de dicho país con el objetivo de utilizar las aeronaves como armas de destrucción masiva. A partir de ese día la seguridad de la aviación civil no solamente en E.U sino en el mundo se convirtió en una de las principales preocupaciones al mismo nivel de la seguridad operacional. Los controles y medidas tomadas en los principales aeropuertos internacionales del mundo y en especial en Estados Unidos, fueron totalmente reforzados chocando en algunas ocasiones en la facilitación a la cual tienen derecho los usuarios del servicio. Para ilustrar mejor dicha afirmación, la RAND CORPORATION (2012) indica que durante el año 2011 los Estados Unidos invirtieron alrededor de 6.5 billones de dólares en la protección del sistema de aviación y de manera paralela realizan constantemente análisis de efectividad, costo-beneficio, nuevas tecnologías y de riesgos para cada lugar en particular.

En el caso Colombiano, la inversión está determinada por la deficiencias del sistema aeroportuario que se deben cubrir y los objetivos organizaciones de las compañías de aviación comercial. Particularmente se hace mayor énfasis en máquinas de escaneo de equipaje facturado, maletines para portar y custodiar armas, entrenamiento y fuerza laboral. En el siguiente capítulo se abre la puerta de la realidad colombiana a través de una aerolínea comercial y los procedimientos que ejecuta en pro del cumplimiento riguroso de las regulaciones aeronáuticas colombianas.

CAPÍTULO 4.

APLICACIÓN REAL DEL MARCO LOCAL EN LO REFERENTE A LA INSPECCIÓN DE AERONAVES, PASAJEROS, CARGA Y EQUIPAJE.

La aeronave

En esta parte se analizará el nivel de cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Colombiana por parte de una aerolínea comercial de pasajeros con base en Colombia específicamente en lo que corresponde a la protección de las aeronaves durante la pernocta y el control del equipaje facturado tanto en vuelos nacionales como internacionales. Puntualmente se contó con la colaboración de LAN Colombia exclusivamente para efectos académicos y con la advertencia de que por ningún motivo podrá ser utilizada esta información con propósitos ajenos al del presente documento.

Dentro de los procedimientos internos de una Compañía Aérea con alrededor de 55000 Operaciones anuales se tienen establecidos estándares internos en lo referente a la protección de aeronaves durante la pernocta. Para verificar la implementación de este requerimiento referenciado en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos bajo el **numeral 17.3.20** (2012): “Responsabilidad de los explotadores de aeronaves comerciales. Los explotadores de aeronaves comerciales autorizados para operar en la República de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, son responsables de:

(c) La seguridad de sus pasajeros, tripulación, empleados, contratistas, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, aprovisionamiento a bordo; y,

(d) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación”, fueron realizadas dos visitas en campo en las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 2.

Resultado de evaluación en campo. Aeronaves Compañía LAN Colombia

Fecha	04 de Marzo 2013 – Posición “C7” MatrículaCC-BAR (Bogotá Aeropuerto EDR)
Actividad Evaluada	Protección del área o diamante de seguridad.
Resultado	Los agentes de seguridad (tres por ser aeronave tipo jet) inspeccionan la misma tanto interna como externamente con zonas a cargo previamente definidas por el supervisor, a fin de certificar su condición de seguridad. Posteriormente restringen el acceso al diamante mediante la identificación del personal que por motivos operacionales debe ingresar a la aeronave para realizar trabajos de mantenimiento en este caso. Luego se quedan dos agentes ejerciendo labores de protección, uno a bordo y otro en tierra.
Comentarios	Se debe instalar precintos de seguridad a las secciones que no serán intervenidas por tanto se coordina con las áreas de mantenimiento y servicios para garantizar que dichas áreas no serán requeridas y por tanto no estarán disponibles.

	<p>Utilizan herramientas sencillas tales como espejos, cepillos, linternas y sellos.</p> <p>Se les consulta por la forma como se les asignan posiciones (fila derecha o izquierda – puerta principal o rampa) y comentan que dicha decisión depende del Supervisor de Turno quien se vale de su criterio, situaciones de contingencia o simplemente rifas.</p>
Fecha	05 de Marzo – Posición “C1” Matrícula HK-4509 y Posición “C9” Matrícula HK-4695 (Bogotá Aeropuerto EDR)
Actividad Evaluada	Retorno a la operación para un vuelo doméstico.
Resultado	<p>Los agentes de seguridad asignados son tres para aeronave tipo jet 4695 y dos para aeronave turbo-propulsada 4509. Durante la pernocta permanecen dos personas una a bordo y otra en tierra de acuerdo con los procedimientos que conocen y en los cuales han sido entrenados. Cuando reinicia la operación, se acerca a la rampa un tercer agente para apoyar las labores en tierra, el abordaje y supervisar en equipo la seguridad de la aeronave y la protección de su posición.</p>
Comentarios	<p>Los agentes deben realizar rondas permanentes dentro de la aeronave y alrededor de ella a fin de evitar que sean introducidos objetos ajenos a la operación tales como armas, explosivos, drogas y mercancías peligrosas. Sirva esta ilustración para subrayar que el personal de seguridad debe tener entrenamiento en polígonos y</p>

	manejo de dicho tipo de carga antes de ejercer sus funciones dentro de la compañía.
--	---

Durante el proceso de recolección de información se verificó la suficiencia de personal para cubrir la operación en cuyo caso se acudió al Coordinador de Seguridad de Lan Colombia quien relató que se abarca toda la operación tanto para los vuelos nacionales como internacionales de la misma forma que las salas de abordaje, las zonas de carga y el abordaje del equipaje. Se confirma lo anterior con los recorridos realizados en las mismas fechas al antiguo muelle internacional (posiciones “C”) que por el momento y dadas las condiciones de remodelación del Aeropuerto El Dorado son las asignadas para la operación de LAN Colombia.

La Carga y el Equipaje Facturado

En lo que respecta a la revisión del equipaje facturado, según lo ordena la autoridad aeronáutica Colombiana en los RAC Parte 17 **numeral 17.3.2** (2012): “Control del equipaje facturado. Los explotadores de aeronaves extranjeras o los explotadores de aeronaves colombianas deben asegurarse de establecer controles para inspeccionar manualmente o mediante la utilización de equipos de seguridad o caninos especializados, todo equipaje facturado (100% del equipaje de bodega) con el fin de descartar la presencia de armas, sustancias explosivas, pirotécnicas o incendiarias y sustancias o materias peligrosas”, tomando como referente un Aeropuerto Internacional como El Dorado en

donde se realiza una labor coordinada para que las Compañías Aéreas hagan libre uso de la infraestructura de inspección disponible. Añádase a esto que empresas como LAN Colombia garantizan el cumplimiento de la regulación mediante la utilización las máquinas de escaneo del Concesionario OPAIN y las habilidades del personal propio contratado para proteger a sus colaboradores, los pasajeros y el equipaje entre otros. En caso de ser necesario, el personal contratado por la empresa, realiza inspecciones manuales según los resultados mostrados por el scanner y los riesgos evidenciados durante la operación. Este tema no tiene ninguna característica especial que mencionar en lo cotidiano de la Compañía para el Aeropuerto El Dorado pues los procesos se llevan a cabo con un enfoque cooperativo y en pro de la seguridad y la facilitación.

Ahondando en lo antes mencionado, se llegó a la situación experimentada en otras estaciones y sus aeropuertos en el caso que no son clasificadas como internacionales y posean una infraestructura diferente. Es el caso del Aeropuerto Los Garzones de Montería que en los últimos tiempos ha obstaculizado los procesos de revisión del equipaje facturado pues ya no está dispuesto a compartir sus máquinas de escaneo. En consecuencia las compañías aéreas que allí operan, deben buscar soluciones paralelas tales como alquiler de máquinas de scanner para su uso particular encontrándose con el impedimento por parte de Airplan en cuanto al ingreso al Aeropuerto. Un vivo ejemplo de esto le sucedió a la empresa Avianca que contrató a una compañía de seguridad para que le prestara todos los servicios incluyendo los de revisión de equipaje por medio de máquinas de rayos X y el concesionario no les permitió el ingreso. Esto va abiertamente en contra del numeral **17.13.1** de los RAC (2012) mencionado a continuación: “Cuando se cuente con un sistema unificado de control de equipajes en un aeropuerto, el

explotador de aeronaves deberá coordinar con el explotador del aeropuerto la utilización de dicha tecnología. Así mismo, el explotador del aeropuerto debe disponer en condiciones equitativas dicho sistema para la utilización eficiente y eficaz del control del equipaje facturado por parte de los explotadores de aeronaves”. Ahora bien, las empresas aéreas deben realizar inspecciones manuales y con soporte de caninos a todo el equipaje por cada uno de los vuelos que operan afectando así los tiempos de cumplimiento y procesos de facilitación que se deben garantizar para las operaciones aéreas. Es lamentable que el problema no sea la falta del recurso sino la desautorización de uso para la comunidad aeronáutica por parte del Concesionario. Mas grave aun, las máquinas de rayos X permiten la identificación de mercancías peligrosas de manera más eficiente y efectiva que la inspección manual o visual. En otras palabras el riesgo de transporte de mercancías peligrosas ocultas se incrementa porque las barreras no son suficientes. Conviene recoger las acciones conjuntas de las aerolíneas en esta situación pues es de los pocos casos conocidos de unión y compromiso colectivo que se observan en torno a la seguridad de la aviación civil en Colombia, señalando que se están realizando acercamientos a la Autoridad Aeronáutica para exponer el caso en conjunto y solicitar planes de acción urgentes.

A fin de determinar el cumplimiento del numeral 17.15.1 del RAC (2012) en su parte 17: “Responsabilidad en el control de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo. Sin perjuicio de los controles que realizan la Fuerza pública o las autoridades de control y vigilancia en lo de sus competencias, los explotadores de aeronaves comerciales son responsables de implementar las medidas de control e inspección que se apliquen a la

carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo”, se realizaron dos visitas guiadas a las bodegas de carga de LAN Colombia durante las mismas fechas de la Tabla 2, encontrando entre otros aspectos, espacios amplios y diseñados específicamente para la actividad. La segregación y etiquetado de la carga se realiza de acuerdo con la normatividad de la Compañía y las recomendaciones de organismos internacionales como la IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo). También se cuenta con máquinas de rayos X con capacidad de revisión de volúmenes importantes hasta de 3.24 m² bajo las siguientes especificaciones: Ocho máquinas marca RAPISCAN de las cuales seis son de referencia 627XR, capacidad de 1 m² y 200 Kls de peso distribuidos sobre la banda y dos máquinas con referencias 638XR y 638DV respectivamente con capacidad de 1,8m de alto por 1,8m de ancho y 3 toneladas de peso distribuidas sobre la banda.

Si bien las máquinas presentan capacidad suficiente para la mayoría de la mercancía, hay ocasiones en que los pesos o volúmenes no son soportados por las actualmente disponibles. Se estima pertinente acentuar que en los casos en que esto ocurre por ejemplo cuando se trata de tubos de transporte de petróleo, motores de aviación y plantas eléctricas entre otros, se aplican procedimientos alternos tales como inspección física, revisión con caninos y pruebas de trazas de explosivos y drogas. De igual forma y por tratarse de mercancía que podría ser transportada en vuelos internacionales con destino Estados Unidos, las máquinas de rayos X son avaladas por la TSA (Transportation Security Administration).

En cuanto al control de accesos y personal que opera en dichas instalaciones, la bodega de carga está constantemente custodiada por agentes de seguridad tanto en el ingreso peatonal como

en la salida de la carga paralela a la pista 13R – 31L. En este punto es interesante detenerse en la forma como se custodia la carga nacional hacia la plataforma para ser abordada en las aeronaves pues si bien sale de las bodegas de carga bajo la vigilancia de un solo agente de seguridad - no pueden ser mas por límite de ocupación en las carretas -, por lo general los cuatro o cinco vagones no van para el mismo vuelo. En ese caso el nivel de protección se ve comprometido por disponibilidad de personal pues no hay un agente de seguridad en cada posición exclusivamente para recibir la carga del vuelo correspondiente. Además los tiempos de desplazamiento son muy cortos y la carga va forrada con vinilo para evitar que se caiga en la rampa cumpliendo con la directriz del Concesionario. Existen entonces barreras como las anteriores que disminuyen el riesgo de sabotaje o saqueo de la carga a niveles mínimos pero deja un halo de inquietud lo que podría suceder si el proceder de los operarios de carga se desviara de lo permitido ya que sus manos queda al final sin vigilancia convirtiéndose en blanco ideal para tranzar o negociar el abordaje de mercancías prohibidas en las aeronaves. Ahora es imperante aclarar que no sucede lo mismo en los vuelos internacionales en los que se mantiene la cadena de custodia hasta el final.

Nos detenemos a reflexionar sobre la situación observada en una Compañía desaparecida como Aires que en su momento y cuando aun sus procesos de Carga no habían sido migrados al estándar LAN, sostenía una operación en condiciones muy limitadas de espacio y con una máquina de rayos X que no se compara con la capacidad de las que hoy en día posee por ser parte de una multinacional como LAN Airlines que valga la oportunidad mencionarlo está constituida como la aerolínea más grande de Latinoamérica.

Fortalezas en Seguridad para una Compañía de aviación comercial que opere en Colombia

Como se ha demostrado en los capítulos anteriores y con base en el camino documental y vivencial recorrido para la consecución de la información que soporta el tema de la Seguridad de la Aviación Civil en Colombia, es necesario establecer cuáles son las herramientas que le permitirán incrementar los niveles de seguridad y protección de sus colaboradores, pasajeros y propiedad.

El sistema de chequeo empleado por las aerolíneas debe ser del entendimiento y conocimiento de todo el personal responsable del registro y cambios en maletas abordadas. Los agentes de servicio al pasajero deben tener entrenamiento constante en la importancia de controlar rigurosamente el equipaje que aborda a las aeronaves en cumplimiento a los numerales 17.3.6 y 17.9.3 literal n) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (2012) pues la única forma en que un equipaje viaje solo, es mediante la figura de “No Acompañado” con las etiquetas y especificaciones aplicables. Un equipaje no identificado o de una persona que no se encuentre a bordo de la aeronave, puede constituir fácilmente una oportunidad para sabotaje y efectuar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves. Se considera ahora el manejo y reconocimiento de documentación fraudulenta para los agentes ubicados tanto en salas de abordaje como en counters de chequeo pues no se cuenta con personal experto en esa materia para todos los vuelos. Paralelamente se debe contar con la cantidad de personal suficiente para

proteger la carga tanto en rutas nacionales como internacionales a fin de que en cada posición haya un agente de seguridad esperando el vagón del tractor correspondiente a su vuelo asignado.

Adicionalmente las empresas de aviación comercial con base principal en Colombia, deberían generar reuniones mensuales o trimestrales como iniciativa privada en las que sea contemplada la presencia de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, no con el ánimo de interferir con los propósitos del Comité de Seguridad Aeroportuario sino a fin de generar espacios en los que se comparta información veraz de manera controlada, responsable y eficaz para crear defensas adicionales o reforzar las existentes tomando como referente el estatus local e internacional en aspectos como saqueos, intentos de secuestro, mercancías peligrosas ocultas, entre otros.

Para las empresas consideradas pequeñas entre las que mencionamos EasyFly y Viva Colombia, la labor es de menor proporción sin que ello signifique que las medidas deban ser laxas o superficiales, por el contrario es claro que la cantidad de personal necesaria será menor y por tanto la ejecución de los procedimientos será más eficaz.

El uso de tecnología y la continua actualización en lo referente a los métodos de identificación de pasajeros tales como el e-passport implementado en países como Canadá, Brazil, Reino Unido y las Islas St. Kittsand Nevis según lo menciona el MRTD Reporte de la OACI Volumen 7 (2012) y la identificación mediante el iris del ojo reducirían los riesgos de abordaje de pasajeros suplantadores y posible terroristas.

Los aspectos y el contexto particular de los Estados signatarios de la OACI, que para el caso Colombiano han sido mencionados a lo largo del presente documento, deben ser analizados antes de implementar medidas o normas internacionales que siempre son diseñadas y valoradas en estados en los que los sistemas, recursos, nivel de desarrollo de la industria, aspectos comerciales y de legislación en la materia, son diferentes a los que podrían existir en los receptores de dichas reglas. Las personas que son nombradas como representantes de los Estados ante la organización y el consejo de la OACI deben tener experiencia en la industria y preparación formal al respecto a fin de tener un acercamiento más objetivo y tener un criterio asertivo para aceptar decisiones o aportar ideas y opiniones útiles para la industria global.

Para cerrar y a modo de reflexión, se estuvo consultando por el perfil de la Señora Gilda Rueda Higuera quien representó a Colombia ante el Consejo de la OACI desde el año 2010 hasta el 2012, pero se encontró información desalentadora e inconveniente para la imagen del Estado ante dicho organismo internacional. De acuerdo con el periodista Daniel Coronel en su Artículo Las Aventuras de Mario (2011), lamentablemente para Colombia, el nombramiento se trató de un cargo político. Igualmente y según lo afirma el Fallo en Primera Instancia de la Procuraduría General de la Nación radicado No. 162-105976-2004 (2007), la Señora Rueda fue investigada y posteriormente absuelta mientras se desempeñaba como Directora del Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas IPSE por un asunto de contratación. Lo anterior pone en duda la decisión de haber otorgado semejante responsabilidad a una persona con estos antecedentes. No es posible ni coherente que con tantas personas preparadas, expertas y con currículos impecables, se haya enviado a una persona experta en temas no aeronáuticos ante

semejante Organización. Por demás, se podía inferir que no tenía formación en temas tan críticos como la Seguridad de la Aviación Civil, sus riesgos, antecedentes y efectos directos sobre el desarrollo económico de un Estado ya que debía consultar y asesorarse de la Aerocivil para entender mejor las discusiones y debates a los que asistía ante el Consejo.

CONCLUSIONES

Se evidencia una falta de conciencia y conocimiento del Administrador del Aeropuerto Los Garzones por cuanto impide el cumplimiento de las regulaciones locales para la Seguridad de la Aviación Civil Comercial.

En la medida en que una compañía aérea posea mas de vuelos y aeronaves, los estándares de seguridad y calidad deben ser igualmente superiores apuntando siempre a las mejores prácticas estudiadas y diseñadas por la industria tales como el modelo IOSA (IATAs Operational Safety Audit) de la IATA pero aterrizadas al contexto de sus estaciones de operación.

Queda la noción de que la operación doméstica es menos custodiada que la internacional aun cuando en Colombia se han visto afectadas aerolíneas locales por el secuestro en rutas internas.

Se debe analizar la aplicabilidad de las normas internacionales al contexto colombiano dadas los diferentes tipos de operación y categorías de aeronaves.

En Colombia no se presenta con frecuencia el trabajo colaborativo entre empresas de aviación comercial para protegerse en contra de actos de interferencia ilícita.

La información sobre los eventos y situaciones ocurridas en el contexto colombiano es confidencial incluso para las empresas comerciales interesadas en obtenerla para fines estratégicos internos y de prevención.

En el contexto internacional se han implementado medidas para reforzar los sistemas de seguridad de la aviación civil de manera reactiva, es decir, cuando ya se ha producido un evento indeseado que genere consecuencias e impactos en la operación.

Los esfuerzos privados son los que han contribuido en mayor proporción al afianzamiento de las normas, estrategias y la promoción de avances tecnológicos de identificación y coordinación de filtros de seguridad dentro del sistema aeroportuario.

La inversión basada en estadísticas, relación costo – beneficio y sensibilización alimentada por antecedentes regionales es la forma como se puede avanzar en la actualización de los medios de identificación e inspección de las empresas aéreas comerciales.

Hace falta en un aeropuerto de categoría internacional como El Dorado, un sistema integrado de identificación de personas al cual puedan acceder no solamente el explotador del del mismo sino las aerolíneas.

En las expectativas de crecimiento operacional de El Dorado para los años venideros, se debe actualizar y afianzar en el mismo sentido progresista el sistema de seguridad aeroportuario del cual dependerá en gran porcentaje la seguridad de las aerolíneas que allí operen.

La autoridad aeronáutica Colombiana debe vigilar con mayor determinación a aquellos aeropuertos que no cumplen con la reglamentación de seguridad especialmente en las debilidades durante la inspección del equipaje facturado. No se puede confiar en que en un aeropuerto pequeño no genera amenaza.

Los perfiles de Director de Aeropuerto y Director de Seguridad de Aviación Civil deberían ser establecidos por la Aerocivil al menos como recomendación a los Aeropuertos tanto regionales como internacionales.

Durante la investigación se evidencio que el entrenamiento en perfiles si se presenta a los agentes de seguridad pero no como énfasis sino como una materia mas.

LAN Colombia es un excelente ejemplo de superación y alineación con uno los estándares de Seguridad y Calidad más altos en el mundo corroborado a través de la certificación como Aerolínea IOSA.

BIBLIOGRAFÍA

Asociación del Transporte Aéreo en Colombia ATAC. (2012). Publicación Bitácora de Vuelo.

(No. 100). Recuperado de:

<http://www.atac.aero/contenidos/economico/boletines/2012/bitacora1012.pdf>

Bachini, L.V. Amenazas Actuales a la Seguridad Regional y Continental. Recuperado de:

http://www.mdn.gub.uy/public/330/08_bachini_luis_pdf_4c863a35bd.pdf

Corte Constitucional de Colombia. (2011). Boletín de Prensa, número 7. *Las Aventuras de*

Mario. Recuperado de:

<http://www.corteconstitucional.gov.co/comunicados/noticias/NOTICIAS%2007%20DE%20MARZO%20DE%202011.php>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2012). *Encuesta de Convivencia y*

Seguridad Ciudadana. (Publicación única). Recuperado de:

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/convivencia/Pres_ecsc.pdf

Ministerio de Relaciones Exteriores. (1991). Por el cual se promulga la adhesión de Colombia al

Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ley 12 del 23 de Octubre de 1947.

Recuperado de: www.supertransporte.gov.co/.../Convenio%20de%20Chicago.doc

Ministerio de Transporte de la República de Colombia. (2002). Decreto 1400 de 2002 por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria. Recuperado de:

http://www.migracioncolombia.gov.co/images/normas_mig_nal/decreto_1400_2002.pdf

Organización de Aviación Civil Internacional. (2011). *Anexo 17 Seguridad* (Novena Edición Marzo). En OACI, Convenio de Chicago (9 Ed, ICAO Communications Unit). Chicago.

Organización de Aviación Civil Internacional. (2011). *Anexo 9 Facilitación* (Decimotercera Edición Julio). En OACI, Convenio de Chicago (9 Ed, ICAO Communications Unit). Chicago.

Organización de Aviación Civil Internacional (2012). Thinking Strategically. *MRTD Programme – Aviation Security and Facilitation Policy Section, Volumen 7* (Number 1 Spring).

Recuperado de:

http://www.icao.int/publications/journalsreports/2012/MRTD_Report_Vol7_No1.pdf

Organización de Aviación Civil Internacional. (2012). La estrategia mundial sobre Seguridad de la Aviación adquiere impulso. *ICAO International Civil Aviation Organization. The Future of Safety, Volumen 67*(número1), página 21. Recuperado de:

http://www.icao.int/publications/journalsreports/2012/6701_en.pdf

Organización de Aviación Civil Internacional. (2007). Informe Anual del Concejo de la OACI.

Documento 9898. Recuperado de:

http://www.icao.int/publications/Documents/9898_es.pdf

Organización de Aviación Civil Internacional. (2012). Comunicado de la Conferencia de Alto

Nivel sobre Seguridad de la Aviación. Recuperado de:

<http://www.icao.int/Newsroom/Pages/communique-of-the-ICAO-high-level-conference-on-aviation-security.aspx>

Perez, C. (2010, octubre, 05). Colombia con voz y voto. El Mundo.com. Recuperado de:

<http://www.elmundo.com/portal/resultados/detalles/?idx=161466>

Procuraduría General de la Nación. (2007). Fallo de Primera Instancia No. 162-105976-2004.

Recuperado de: www.procuraduria.gov.co/relatoria/media/file/.../161-02300.doc

RAND. Homenland Security and Defense Center.(2012). Efficient Aviation Security.

Strengthening the analytic foundation for making air transportation security decisions.

Recuperado de:

http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2012/RAND_MG1220.pdf

Suarez, C. (Noviembre, 2012). Incidentes para la Seguridad de la Aviación Civil en Colombia.

Cátedra de Seguridad de la Aviación Civil. Especialización en Administración

Aeronáutica. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá.

Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil. Parte 17 Seguridad de la Aviación Civil

23 Julio 2012. En Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (Diciembre 2012). Bogotá.